
1684-
1914
BIBLIOTHEQVE
SAINT-SVLPICE
MONTREAL

CONGRÈS INTERNATIONAL DES CHEMINS DE FER

CINQUIÈME SESSION — LONDRES 1895

Extrait du *Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer.*

NOTE

SUR LE

DÉVELOPPEMENT DES CHEMINS DE FER

DANS LE DOMINION DU CANADA

ET SON

Influence favorable sur les progrès économiques du pays

ET PLUS SPÉCIALEMENT

DES PROVINCES ET TERRITOIRES SITUÉS A L'OUEST DU LAC SUPÉRIEUR

PAR

l'honorable sir Charles TUPPER, Baronet, G. C. M. G., C. B.

Haut commissaire du Canada à Londres, ancien ministre des chemins de fer et canaux, ex-ministre des finances du Dominion du Canada, etc., etc.

AVIS TRÈS IMPORTANT

MM. les délégués sont *instamment* priés d'apporter à Londres les documents nécessaires aux discussions. *La situation des réserves ne permettra pas de leur en donner une nouvelle collection.*

Exemplaire destiné

à M. ....

délégué par ....



SUR LE DÉVELOPPEM
DU CANADA ET S
ÉCONOMIQUES DU
TERRITOIRES SITUÉ

Par l'honorable

HAUT COMMISSAIRE DU C
EX-MINIS

(*Voi*

Il est difficile, lorsqu'on
de ce qui peut être justemen
en effet, des facilités de c
possède et qui, même de n
cipaux de sa prospérité co
Laurent jusqu'à Port Arthu
mètres (2,260 milles) et qui
élément particulier de prog
générale, non plus que les
ont eu et qui ont encore l

Cependant, la colonisati
d'eau.

Ce n'est que lorsqu'on a
Supérieur que l'importanc
l'on veut arriver un jour à
et fertiles. L'étendue de cet
la distance entre le lac Supe
mètres (2,257 milles) de che

Mais, si ces moyens de c
dant les mois les plus chau
novembre jusqu'à la fin de
merce y serait endormi et
pays de l'est à l'ouest, en ét
blent ou distribuent les pr
du pays, et qui permetten
avoir égard aux obstacles r

NOTE

R LE DÉVELOPPEMENT DES CHEMINS DE FER DANS LE DOMINION U CANADA ET SON INFLUENCE FAVORABLE SUR LES PROGRÈS CONOMIQUES DU PAYS ET PLUS SPÉCIALEMENT DES PROVINCES ET ERRITOIRES SITUÉS A L'OUEST DU LAC SUPÉRIEUR

Par l'honorable sir CHARLES TUPPER, BARONET, G.C.M.G., C.B.

HAUT COMMISSAIRE DU CANADA A LONDRES, ANCIEN MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, EX-MINISTRE DES FINANCES DU DOMINION DU CANADA, ETC., ETC.

(*Voir la carte des chemins de fer du Canada annexée.*)

est difficile, lorsqu'on retrace l'histoire du développement du Canada, de faire la part e qui peut être justement attribué à l'extension de son réseau ferré ; il faut tenir compte, effet, des facilités de communication par eau tout à fait exceptionnelles que le pays sède et qui, même de nos jours, peuvent être considérées comme un des facteurs prinux de sa prospérité commerciale. Un cours d'eau, qui s'étend depuis la rivière Saintrent jusqu'à Port Arthur, à l'amont du lac Supérieur, sur une distance de 3,637 kilores (2,260 milles) et qui est rendu navigable par tout un système de canaux, a fourni un nent particulier de progrès qu'il ne faut pas perdre de vue lorsqu'on traite la question érale, non plus que les immenses cours d'eau intérieurs et les innombrables lacs, qui eu et qui ont encore leur part dans le développement du pays.

cependant, la colonisation était limitée aux terres situées à proximité de ces cours u.

e n'est que lorsqu'on arrive à la vaste étendue de territoire située à l'ouest du lac érieur que l'importance primordiale des communications ferrées devient évidente si veut arriver un jour à utiliser, dans l'intérêt général, ces plaines et ces vallées vastes ertiles. L'étendue de cette contrée se comprendra lorsqu'on saura que, pour parcourir istance entre le lac Supérieur et les rives du Pacifique, il a fallu construire 3,632 kiloires (2,257 milles) de chemins de fer.

ais, si ces moyens de communication par eau sont si nombreux, ils ne le sont que pent les mois les plus chauds de l'année ; pendant le long hiver qui dure depuis la fin de embre jusqu'à la fin de mars, tout l'intérieur du pays serait séparé du monde, le comce y serait endormi et paralysé sans les chemins de fer, qui traversent maintenant le s de l'est à l'ouest, en étendant leurs ramifications vers le nord et vers le sud, qui rassemt ou distribuent les produits des forêts, des champs et des usines sur toute la surface pays, et qui permettent les relations faciles avec tous les centres de population sans ir égard aux obstacles résultant de la saison froide. C'est pourquoi l'existence du chemin

de fer a été absolument essentielle au maintien de la prospérité et au développement ultérieur du Canada plus que de tout autre pays.

Dates importantes.

En vue d'indiquer brièvement les bienfaits produits dans ce pays par la construction des chemins de fer ; il conviendra peut-être de jeter un coup d'œil sur la situation du Canada à trois ou quatre époques différentes ; on remarquera cependant que les résultats indiques ne sont pas, dans tous les cas, une conséquence évidente et directe de la construction des chemins de fer, et que d'autres causes peuvent avoir contribué à les produire : il est cependant indiscutable qu'une grande part, sinon la plus grande, du développement actuel est due au chemin de fer.

On peut, pour cela, choisir les dates suivantes :

1. — Le commencement de la construction des chemins de fer au Canada, en 1836 ;

2. — L'achèvement du *Grand Trunk Railway*, de la rivière du Loup, à Sarnia, en 1860 ;

3. — La Confédération du Canada, en 1867 ;

4. — L'achèvement de la ligne principale du chemin de fer intercolonial, de Halifax à Levis, en 1876 ;

5. — Le commencement, en 1877, et l'achèvement, en 1886, de la ligne principale du *Canadian Pacific Railway*, de Montréal au Pacifique ;

6. — L'époque actuelle, 1894-1895.

Il convient de rappeler ici que le Canada, tel qu'il est actuellement constitué, n'existe pas depuis longtemps, et voici les dates des changements les plus importants. De 1791 à 1841, il y avait quatre divisions distinctes ayant des gouvernements, des lois et des archives séparées, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, le Haut Canada (maintenant l'Ontario) et le Bas Canada (maintenant Québec). En 1841, le Bas Canada et le Haut Canada furent unis sous le nom de province du Canada. En 1867, les quatre provinces furent formées en Confédération et, depuis, il est plus facile de recueillir des renseignements statistiques. En 1870, les territoires du Nord-Ouest furent acquis et la province de Manitoba créée. En 1871, la Colombie britannique et, en 1873, l'île Prince Édouard se joignirent au Dominion.

Construction du premier chemin de fer. — La première entreprise de chemin de fer dans ce pays fut la construction d'une courte section entre la Prairie et Saint-John dans ce qui est maintenant la province de Québec et dans ce qu'on appelait alors le Bas Canada. Cette section fut ouverte en juillet 1836 avec la traction par chevaux ; la traction à vapeur fut adoptée l'année suivante. Cette section faisait partie du Montreal and Champlain Railway, qui fut achevé en 1851 et qui établit des relations entre Caughnawaga, sur la rive méridionale de la rivière Saint-Laurent, au dessus de Montréal, et Rouse's Point, près de la ligne frontière des États-Unis.

Entre 1837 et 1850, il fut fait peu de chose en matière de travaux de chemins de fer ; en 1847, il n'y avait que 87 kilomètres (54 milles) de chemins de fer en exploitation et, tous, dans le Bas Canada. Les principales communications se faisaient par eau, grâce à la construction du système de canaux de la rivière Saint-Laurent, ouvert en 1848, le Welland Canal donnant accès du lac Ontario dans le lac Huron ayant été ouvert en 1829.

Inauguration du Grand Trunk Railway. — Les dix années comprises entre 1850

et 1860 furent des années de grande activité. Elles virent entamer, en 1852, et achever, en 1860, le réseau du Grand Trunk Railway qui comporte, dans le Canada, une longueur totale de 1,403 kilomètres (872 milles), la ligne principale s'étendant depuis Rivière du Loup à l'est jusqu'à Sarnia, sur la Detroit River qui en est la limite à l'ouest.

La section entre Montréal et Toronto fut complétée et ouverte vers le milieu de 1856, et, par la construction du Victoria Bridge sur le Saint-Laurent, ouvert en décembre 1859, des communications directes par voie ferrée furent établies avec l'extrémité méridionale de la ligne et la rade de Portland dans l'État de Maine, États-Unis.

Tracé du chemin de fer intercolonial.

Dans les provinces de Nouvelle-Écosse et de Nouveau-Brunswick, bien que peu de chose fût fait en matière de construction, on se rendait si bien compte de l'importance d'une ligne ferrée qui relierait la côte canadienne de l'Atlantique avec Québec, projet présenté dès 1832, qu'en 1836-37 des levés furent faits dans la région entre Saint-Andrews, dans la baie de Fundy, et Levis, situé en face de Québec; le gouvernement impérial intervint pour 250,000 francs (10,000 livres) dans les dépenses de ces levés. Par suite des objections des États-Unis, basées sur une contestation de frontières entre le Canada et l'État de Maine, la question ne fut résolue qu'en 1842; la décision étant défavorable au Canada, il fallut, en 1844, faire de nouveaux levés en évitant par un détour considérable le territoire en litige que traversait le premier tracé.

En 1852, on commença dans le Nouveau-Brunswick la ligne entre Saint-John et Shedias, sur le golfe Saint-Laurent; cette ligne, d'une longueur de 174 kilomètres (108 milles), fut ouverte au trafic en 1860.

Entre temps, on avait commencé en 1854 et achevé vers la fin de 1858, dans la Nouvelle-Écosse, une ligne de chemin de fer de 98 kilomètres (61 milles) de longueur entre Halifax et Truro.

Ce fut là le noyau de ce qui est maintenant le chemin de fer intercolonial.

La statistique des chemins de fer en 1860.

En 1860, le gouvernement fit pour la première fois une tentative en vue de recueillir et de classer d'une manière méthodique tous les renseignements relatifs aux chemins de fer. Il y avait à cette date seize Compagnies de chemins de fer exploitant, dans la province de Canada, 3,026 kilomètres (1,880 milles) de lignes ou un total de 3,391 kilomètres (2,107 milles) en y ajoutant les lignes en relation possédées par ces Compagnies dans les États-Unis. Sur ce chiffre total, 3,176 kilomètres (1,974 milles) avaient coûté, comme construction et matériel, une somme de 485,898,208 francs (97,179,641 dollars), le gouvernement ayant accordé une intervention de 101,231,235 francs (20,246,247 dollars). En 1860, 3,267 kilomètres (2,030 milles) de lignes donnaient une recette de 33,613,332 francs (6,722,666 dollars), les dépenses d'exploitation s'élevant à 28,377,557 francs (5,675,511 dollars. Le nombre de voyageurs était de 1,825,755 et 1,479,749 tonnes (1,459,446 tonnes de marchandises avaient été transportées; quant aux marchandises, cependant, cinq lignes de moindre importance, représentant une longueur de 146 kilomètres (91 milles), n'avaient pas indiqué les chiffres. La vitesse moyenne des trains express était de 39.1 kilomètres (24.3 milles) par heure, y compris les arrêts. Le nombre total des agents des chemins de fer

était de 6,606. A la fin de l'année 1859, il y avait en service, sur tous les chemins de fer, 384 locomotives; le Grand Trunk Railway en possédait 217. Les rails étaient en fer, toutes les lignes étaient à simple voie et le bois était employé comme combustible dans les locomotives.

Commencement du chemin de fer intercolonial.

L'acte de 1867, qui décidait la confédération des quatre provinces séparées du Canada, contenait cette stipulation expresse que le chemin de fer intercolonial serait construit par le gouvernement du Dominion, afin d'établir les relations nécessaires entre les provinces maritimes et le Canada central.

On mit immédiatement la main à l'œuvre, le chemin de fer fut achevé et ouvert en juillet 1876, formant une ligne directe jusqu'à Rivière du Loup, où il se soudait à la section du Grand Trunk reliant ce point et Levis, en face de Québec; cette section fut achetée par le gouvernement en 1879. Entre temps, la Colombie britannique, en 1871, et l'île Prince Édouard, en 1873, avaient été admises dans le Dominion.

Par l'achèvement du chemin de fer intercolonial et les relations ainsi établies avec les réseaux existants, on obtenait la communication entre les deux ports canadiens sur l'Atlantique, de Halifax dans la Nouvelle-Écosse et de Saint-John dans le Nouveau-Brunswick, et plusieurs ports situés à la pointe du lac Ontario, du lac Érie et du lac Huron; on assurait ainsi les relations avec les lignes américaines de l'Ouest et du Sud et l'on recueillait en différents points le trafic des grands lacs.

La statistique des chemins de fer de 1875-76.

La date du 1er juillet 1876 marque donc le commencement d'une ère nouvelle dans l'histoire des chemins de fer dans ce pays, et les statistiques de l'année fiscale 1875-76, close le 30 juin 1876, ont de l'importance au point de vue de la comparaison.

A cette date il y avait en exploitation, en y comprenant les lignes gouvernementales (le chemin de fer intercolonial et le chemin de fer de l'île Prince Édouard), 37 chemins de fer représentant une longueur totale de lignes de 8,299 kilomètres (5,157 milles), dont il faut déduire pour la section du Grand Trunk Railway, située sur le territoire des États-Unis, 367 kilomètres (228 milles), ce qui laisse un total de 7,932 kilomètres (4,929 milles) de lignes exploitées dans le Canada. A l'exception des 127.8 kilomètres (79 milles) de lignes du Great Western, toutes ces lignes étaient à simple voie; il y avait 3,819 kilomètres (2.373 milles) de voie en acier, 4,438 kilomètr (2,758 milles) de voie en fer et, en ce qui concerne une seule ligne, 41 kilomètres (25 $^1/_2$ milles) de voie en bois. Le capital libéré total des chemins de fer en exploitation ou en voie de construction, s'élevait à 1,669,430,238 francs (333,886,047 dollars), sur lesquels le gouvernement du Dominion avait dépensé 301,415,131 francs (60,283,026 dollars). Ces chemins de fer avaient transporté 6,433,065 tonnes (6,331,757 tonnes) de marchandises et 5,544,814 voyageurs. Les recettes s'élevaient au total de 96,790,420 fr. 55 c. (19,358,084.11 dollars) et les dépenses d'exploitation à 79,013,607 fr. 05 c. (15,802,721.41 dollars). Le matériel comprenait 1,000 locomotives, 773 voitures à voyageurs et 13,647 wagons à marchandises et à bestiaux. Les chiffres ci-dessus ne comprennent pas certaines petites lignes de la Nouvelle-Écosse, au nombre de 13 et d'une longueur totale de 178 6 kilomètres (111 milles), exploitées par des Compagnies charbonnières pour l'embarquement de leurs produits.

En dehors des chemins de fer en exploitation, il y avait beaucoup de chemins de fer en voie de construction soit par le gouvernement, soit par des Compagnies particulières. Les chiffres officiels publiés pour l'année précédente indiquent qu'au 30 juin 1875, il y avait 3,661 kilomètres (2,275 milles) de lignes en construction, mais non ouvertes au trafic. Ces chiffres comprenaient les travaux du chemin de fer projeté devant relier la région du Canada, située à l'ouest des grands lacs, aux côtes du Pacifique et qui, lorsqu'il fut achevé, prit le nom de *Canadian Pacific Railway*

Le développement des chemins de fer en 1876.

Avant de nous occuper de cette grande œuvre et de l'ère nouvelle qui fut inaugurée par sa construction, il convient de remarquer combien peu les chemins de fer avaient pénétré dans l'intérieur du pays. Une carte annexée au rapport ministériel de 1876 indique bien une ligne directe reliant les principales villes du Dominion et en relation avec les lignes américaines du Sud et de l'Est, mais cette ligne directe suivait de très près la rivière Saint-Laurent et, à l'exception d'une ligne du Grand Trunk Railway allant jusqu'à Ottawa, à environ 80 kilomètres (50 milles) au nord de la rivière, et d'une autre ligne d'environ 193 kilomètres (120 milles) de longueur reliant la grande ligne à la rivière Ottawa, à Pembroke, il n'y avait en réalité rien pour traverser les épaisses forêts qui couvraient l'intérieur du pays, sauf quelques routes et sentiers plus ou moins difficiles, parfois impraticables. Il est vrai que, par un passage d'eau, Québec était en relation avec le chemin de fer de l'autre côté de la rivière, mais il n'avait aucune communication vers l'est, l'ouest ou le nord. Montréal avait par le pont Victoria, des relations faciles avec le sud, mais il n'avait pas de lignes vers le nord ou l'est.

Mais cet état de choses devait rapidement changer. Une ligne de chemin de fer était en cours de construction sur la rive nord du Saint-Laurent, entre Québec et Ottawa, et on travaillait à la construction d'un chemin de fer reliant les réseaux ferrés du Canada central et oriental avec le Pacifique expressément stipulée comme condition de l'accession de la Colombie britannique dans la Confédération Les levés de toute la région intermédiaire avaient été simultanément entamés à chaque extrémité, en juin et juillet 1871.

État des communications à l'ouest des grands lacs avant la construction du Canadian Pacific Railway.

Il ne sera pas sans intérêt de jeter un coup d'œil rapide sur l'état des communications entre la région du Canada, à l'est du lac Supérieur, et la région à l'ouest avant la construction du chemin de fer.

Jusqu'à l'amont des eaux canadiennes sur le lac Supérieur, c'est-à-dire à Prince Arthur's Landing (Thunder Bay), les communications étaient assurées par bateaux et par steamers.

Entre Prince Arthur's Landing (maintenant Port-Arthur) et le Red River Settlement à Fort Garry (connu plus tard sous le nom de Winnipeg), la route suivie par le voyageur et appelée la vieille route des canots, représentait le seul moyen de communication. Elle utilisait les parties les plus convenables pour la navigation des rivières et des lacs de cette région et, sur une distance totale de 726 kilomètres (451 milles), il ne fallait que onze courts « portages » d'une longueur totale de 12.9 kilomètres (8 milles). C'est cette route que suivirent, en 1870, les troupes commandées par le colonel Wolseley, aujourd'hui lord Wolseley, chargées de

réprimer un soulèvement de demi-sangs et d'Indiens dans le Manitoba. Cependant, cette route, trouvée impraticable pour le transport des émigrants, fut abandonnée.

Tracé du Canadian Pacific Railway.

Le tracé du Pacific Railway, entamé en 1871, exigea un travail excessivement considérable et occupa plusieurs années. Cependant, les renseignements obtenus présentèrent une grande valeur et fournirent sur les ressources du pays, tant à l'intérieur que sur la côte du Pacifique, des données qui furent de la plus grande utilité au point de vue de son développement ultérieur. En 1877, le chemin de fer fut commencé par le gouvernement, mais on constata bientôt qu'il serait préférable de le faire construire par l'initiative privée aidée par le gouvernement. Le travail fut donc confié à une Compagnie, la Canadian Pacific Railway Company, en 1881, le contrat fixant l'année 1891 comme date d'achèvement. Pour aider à l'exécution du travail, le gouvernement du Dominion accorda un subside de 125 millions de francs (25 millions de dollars) et 10,116,600 hectares (25 millions d'acres) de terre, en même temps que 1,030 kilomètres (640 milles) de chemins de fer déjà construits que le gouvernement avait alors en entreprise et qui avaient coûté, y compris le tracé, environ 165 millions de francs (33 millions de dollars).

Commencement et achèvement du Canadian Pacific Railway.

Avec ce subside, la Compagnie se mit à l'œuvre et poussa les travaux avec une telle énergie que la ligne fut construite en 1886, cinq ans avant l'expiration du délai fixé dans le contrat, et que le premier train direct de Montréal à Vancouver put être mis en marche au mois de juin de la même année.

Depuis cette date, les chemins de fer construits à l'ouest de Winnipeg par cette Compagnie et par d'autres, dont les travaux ont été rendus possibles par la construction de la grande ligne, ont pris une énorme extension. Des districts perdus du Nord et du Sud ont été ouverts au commerce et les plaines fertiles du Manitoba et du grand Nord-Ouest, les riches vallées et les régions minières de la Colombie britannique, ont été mises par le chemin de fer en communication avec les rives de l'Atlantique et du Pacifique et, vers le Sud, avec les réseaux ferrés américains.

Statistique des chemins de fer de 1885-86.

La statistique générale suivante de 1885-86 est pleine d'intérêt, parce qu'elle indique la situation des chemins de fer dans le Dominion au commencement de l'ère des communications interocéaniques directes.

Il y avait 18,544 kilomètres (11,525 milles) de voies construites et 17,215 kilomètres (10,697 milles) de lignes exploitées. 16,581 kilomètres (10,303 milles) de lignes avaient des voies en acier. Le capital libéré s'élevait à 3,266,880,720 francs (653,376,144 dollars), qui comprenaient des dividendes payés et des dépenses faites par le gouvernement du Dominion, pour une somme totale de 624,832,337 fr. 85 c. (124,966,467.57 dollars). Les recettes s'élevaient, dans leur ensemble, à 166,946,910 francs (33,389,382 dollars) et les dépenses d'exploitation à 120,887,910 francs (24,177,582 dollars). Le nombre des voyageurs était de 9,861,024, le poids des marchandises transportées s'élevait à 15,921,187 tonnes (15,670,460 tonnes).

Il y avait 1,567 locomotives, 1,505 voitures à voyageurs et 25,645 wagons à marchandises et à bestiaux. Les lignes possédées par des Compagnies charbonnières ne sont pas comprises dans ce total; elles représentent, pour la Nouvelle-Ecosse, 182 kilomètres (113 milles) de lignes possédées par treize Compagnies.

En 1886, la Canadian Pacific Railway Company possédait ou administrait 7,295 kilomètres (4,533 milles) de lignes dans le Canada, dont 6,065 kilomètres (3,769 milles) en exploitation. Le Grand Trunk possédait ou administrait 4,181 kilomètres (2,598 milles).

Développement des chemins de fer de 1886 jusqu'à ce jour.

Pendant la période qui s'est écoulée depuis 1886 jusqu'à ce jour, la construction des chemins de fer, avec tous les progrès qui l'accompagnent, a marché rapidement d'année en année. Par la construction, achevée en 1891, d'un tunnel sous la rivière Saint-Clair, le Grand Trunk Railway s'est assuré une nouvelle communication directe avec les réseaux du Michigan et, vers la fin de 1890, le gouvernement a complété le prolongement du chemin de fer intercolonial jusqu'au port oriental de Sydney (cap Breton), ce qui a augmenté de 1,838 kilomètres (1,142 milles) la longueur totale de cette ligne. A la fin de 1888, on a construit une ligne directe et plus courte entre Montréal et Saint-John (Nouveau-Brunswick), qui traverse l'Etat du Maine et communique avec Montréal par un nouveau pont sur le Saint-Laurent. Cette ligne fait partie du réseau du Canadian Pacific Railway. Au nord de Québec, on a construit 389 kilomètres (242 milles) de chemins de fer qui donnent accès à la belle région agricole du lac Saint-John. Au nord d'Ottawa, une autre région agricole d'avenir va être ouverte par la construction d'un chemin de fer de 90 kilomètres (56 milles) de longueur; plus à l'ouest, une ligne dont 40.2 kilomètres (25 milles) sont déjà construits, va traverser la région à l'amont de la rivière Ottawa.

A l'ouest de Winnipeg, le pays vers le nord va être ouvert par des lignes se rattachant au tronçon principal du Canadian Pacific. Déjà une ligne d'une longueur de 402 kilomètres (250 milles), une autre d'une longueur de 409 kilomètres (254 milles) et une troisième d'une longueur de 307 kilomètres (191 milles), près du versant oriental des montagnes Rocheuses, ouvrent l'accès d'une riche région, tandis que vers le sud de grandes régions houillères sont desservies par plus d'une ligne et que les relations sont établies avec les réseaux américains.

Dans les anciennes provinces d'Ontario et de Québec, les parties méridionales sont couvertes d'un réseau de lignes. Actuellement, six lignes de chemins de fer convergent vers Québec, sept vers Montréal, sept vers Toronto, six vers Ottawa et neuf vers Winnipeg.

Statistique des chemins de fer de 1893-94.

Comme nous l'avons déjà fait remarquer, le gouvernement du Dominion, les gouvernements des provinces et les municipalités ont largement aidé à la construction des chemins de fer par des subsides et des concessions de terres. Jusqu'à la fin de juin 1894, le gouvernement du Dominion, sans parler de ses propres lignes et de son intervention dans le Canadian Pacific, était intervenu dans la construction de 71 chemins de fer, à concurrence de plus de 56,250,000 francs (11 1/4 millions de dollars); les gouvernements des différentes provinces pour près de 150 millions de francs (30 millions de dollars) et les municipalités pour près de 80 millions de francs (16 millions de dollars).

Pour l'exercice fiscal clos le 30 juin 1894, le nombre de kilomètres de chemins de fer achevés, non compris les lignes particulières des Compagnies exploitant des houillères ou des mines de fer, était de 25,376 kilomètres (15,768 milles), dont 24,732 kilomètres (15,368 milles) avec voie en acier; le nombre de kilomètres exploités était de 25,250 kilomètres (15,627 milles). Le capital libéré s'élevait à 4,439,875,100 francs (887,975,020 dollars). Les recettes brutes s'élevaient à 247,762,640 francs (49,552,528 dollars) et les dépenses d'exploitation à 176,092,165 francs (35,218,433 dollars), soit une recette nette de 71,670,475 francs (14,334,095 dollars). Le nombre des voyageurs transportés était de 14,462,498 et le nombre de tonnes de marchandises transportées de 21,052,654 tonnes (20,721,116 tons), environ 1 million de moins que l'année précédente. Le nombre de train-kilomètres s'élevait à 70,439,526 (43,770,029 train-milles). Le nombre des Compagnies exploitantes était de 72, outre le chemin de fer intercolonial et le chemin de fer de l'île Prince Édouard appartenant au gouvernement. La Compagnie du Canadian Pacific Railway possédait ou administrait 9,860 kilomètres (6,127 milles), et le Grand Trunk Railway 5,082 kilomètres (3,158 milles).

Les chiffres suivants indiquent ce qui revient à chaque province dans le total des voies construites (les fractions de kilomètre sont négligées) : Ontario, 10,890 kilomètres (6,767 milles); Québec, 4,866 kilomètres (3,024 milles); Nouveau-Brunswick, 2,247 kilomètres (1,396 milles); Nouvelle-Écosse, 1,328 kilomètres (825 milles); île Prince Édouard, 338 kilomètres (210 milles); Manitoba, 2,367 kilomètres (1,471 milles); les Territoires, 2,852 kilomètres (1,772 milles), et la Colombie britannique, 1,287 kilomètres (800 milles). Parmi les marchandises transportées, il y avait 11,306,911 tonnes (11,169,853 barils ou 1,112,883 tonnes) de farine; 2,608,676 tonnes (100,402,828 boisseaux ou 2,567,394 tonnes) de grains, et 5,667,062 tonnes (5,609,513 tonnes) de bois. Il avait été transporté 4,245,172 têtes de bétail et 2,968,113 tonnes (2,921,573 tonnes) de marchandises manufacturées.

Le matériel roulant effectuant ce trafic comprenait 2,002 locomotives, 1,861 voitures à voyageurs, 636 fourgons à bagages, 55,852 wagons à marchandises et à bestiaux, et 19,605 wagons plats et autres.

Résultats de la construction des chemins de fer.

Il reste à indiquer, pour autant que cela soit possible, les effets produits sur le pays par la construction des chemins de fer à travers ses différentes parties et, dans ce but, on peut utiliser les données fournies par le recensement général, par les statistiques des douanes, de l'agriculture et de l'immigration, de la poste, des institutions de banque, du commerce et de la navigation, et des taxes municipales. Outre ces sources de renseignements, les relevés fournis au gouvernement, par les Compagnies de chemins de fer elles-mêmes, ont une grande valeur.

Recensements de 1861 à 1891.

Voyons d'abord ce qui concerne la population. En 1861, la population du Haut Canada (Ontario) était de 1,396,091 habitants; celle du Bas Canada (Québec), de 1,111,568; celle du Nouveau-Brunswick, de 252,047; celle de la Nouvelle-Écosse, de 330,857, et celle de l'île Prince Édouard, de 80,857 habitants. Les territoires du Nord-Ouest et la Colombie britannique ne sont pas compris dans ces chiffres, puisque, à cette époque, ils ne faisaient pas partie du Dominion. Le Manitoba n'avait pas alors d'existence séparée, puisqu'il a été formé de territoires du Nord-Ouest après leur acquisition par le Dominion en 1870. On ne

peut donc se servir des relevés de population pour ce qui concerne ces trois parties du pays, mais, en dehors des tribus indiennes, il n'y avait pour ainsi dire pas de population.

C'est en 1871 qu'eut lieu le premier recensement dans le Dominion. A cette date, la population du pays était de 3,659,237 habitants. Elle comprenait : la Colombie britannique, 36,247 habitants y compris 25,661 Indiens ; Manitoba, 25,228 ; Nouveau-Brunswick, 285,594 ; Nouvelle-Écosse, 387,800 ; Ontario, 1,620,851 ; île Prince Édouard, 94,021 ; Québec, 1,191,516 ; les Territoires comprenant quatre districts à l'Ouest, du Manitoba aux montagnes Rocheuses, et occupant une surface de 765,971 kilomètres carrés (394,981 milles carrés), 18,000 ; les territoires non organisés occupant une surface de 5,377,927 kilomètres carrés (2,076,500 milles carrés), 30,000 habitants.

En 1871, la proportion de la population rurale et de la population urbaine était la suivante : Dans l'Ontario, urbaine, 19.4, rurale, 80.6 ; Québec, urbaine, 19.5, rurale, 80.5 ; Nouvelle-Écosse, urbaine, 14.0, rurale, 86.0 ; Nouveau-Brunswick, urbaine, 24.3, rurale, 75.7 ; Manitoba, urbaine, 1.2, rurale, 98.8 ; Colombie britannique, urbaine, 8.9, rurale, 91.1 ; île Prince Édouard, urbaine, 11.5, rurale, 88.5, et pour tout le Canada, urbaine, 18.8, rurale, 81.2, la population urbaine totale étant de 686,019 habitants. En ce qui concerne la population urbaine, Montréal comptait 107,225 habitants ; Toronto, 56,092 ; Québec, 59,699 ; Ottawa, 21,545 ; Winnipeg n'avait que 241 habitants et, dans la Colombie britannique Victoria, il n'y en avait que 3,270 ; Vancouver et New-Westminster n'existaient pas encore.

Si, laissant de côté le recensement de 1881, nous passons à celui de 1891, nous trouvons les chiffres suivants :

Population totale du Canada : 4,833,239 habitants, comprenant : Colombie britannique, 98,173 ; Manitoba, 152,506 ; Nouveau-Brunswick, 321,263 ; Nouvelle-Écosse, 450,396 ; Ontario, 2,114,321 ; île Prince Édouard, 109,078 ; Québec, 1,488,535 ; les quatre districts organisés des Territoires, 66,799, et les Territoires non organisés, 32,168. La population du Canada est maintenant évaluée à 5,000,000 d'habitants.

En 1891, la proportion de la population rurale et de la population urbaine était la suivante : Ontario, urbaine, 33.2, rurale, 66.8 ; Québec, urbaine, 29.2, rurale, 70.8 ; Nouvelle-Écosse, urbaine, 21.2, rurale, 78.8 ; Nouveau-Brunswick, urbaine, 19.4, rurale, 80.6 ; Manitoba, urbaine, 22.5, rurale, 77.5 ; Colombie britannique, urbaine, 42.5, rurale, 57.5 ; île Prince Édouard, urbaine, 13.0, rurale, 87.0 ; les Territoires, urbaine, 5.6, rurale, 94.4 ; pour l'ensemble du Canada, urbaine, 28.7, rurale, 71.3. La population urbaine totale pour tout le Canada était de 1,390,910 habitants.

Il y avait deux villes de plus de 100,000 habitants : Montréal, 216,650 habitants ; Toronto, 181,220 habitants.

Il y avait sept villes de moins de 70,000 et de plus de 25,000 habitants, en y comprenant Winnipeg, avec une population de 25,642 habitants, soit, pour cette ville, un accroissement de 221.1 p. c. pendant la décade.

Il y avait onze villes de moins de 25,000 et de plus de 10,000 habitants, y compris Vancouver, 13,685 habitants, et Victoria, 16,841 habitants, cette dernière offrant un accroissement de population de 184.2 p. c.

Il y avait vingt-six villes de moins de 10,000 et de plus de 5,000 habitants, y compris New-Westminster, avec 6,641 habitants, soit une augmentation de population de 342.7 p. c. en dix ans. Il y avait quarante-six villes de 3,000 à 5,000 habitants, y compris Springhill, Nouvelle-Écosse, avec 4,813 habitants ou une augmentation de population de 434.7 p. c.,

et Nanaimo, dans l'île Vancouver, avec 4,595 habitants ou une augmentation de 179.5 p. c. Calgary, Brandon et Portage-la-Prairie, villes situées sur la section occidentale du Canadian Pacific Railway, avaient jailli du sol, et leur population était respectivement de 3,876, 3,778 et 3,363 habitants.

Au point de vue des occupations de la population, il y avait 408,738 fermiers, ou, en y comprenant les fils engagés dans l'agriculture, 649,506 personnes. Ces chiffres ne comprennent pas les domestiques de ferme.

Dans ce dernier chiffre, la part de la Colombie britannique était de 3,874; celle du Manitoba, de 29,014, ou une augmentation de 115 p. c.; celle des Territoires du Nord-Ouest, 10,857, ou une augmentation de 971.9 p. c. sur le chiffre de 1,011 en 1881.

En 1891, il y avait 11,547,994 hectares (28,537,242 acres) de terres défrichées, contre 8,857,765 hectares (21,889,180 acres) en 1881, et 7,015,181 hectares (17,335,818 acres en 1871.

On peut se rendre compte, par le tableau suivant, du développement de l'industrie.

	1871.	1881.	1891.
Nombre d'établissements	...	49,923	75,768
Capital engagé	389,820,100 fr. ($ 77,964,020)	826,513,115 fr. ($ 165,302,623)	1,769,184,085 fr. ($ 353,836,817)
Nombre d'employés	187,942	254,935	367,865
Salaires payés	204,255,095 fr. ($ 40,851,019)	297,145,010 fr. ($ 59,429,002)	498,812,205 fr. ($ 99,762,441)
Coût de la matière brute	624,539,230 fr. ($ 124,907,846)	899,592,965 fr. ($ 179,918,593)	1,279,916,095 fr. ($ 255,983,219)
Valeur des produits	1,108,088,865 fr. ($ 221,617,773)	1,548,380,340 fr. ($ 309,676,068)	2,377,228,525 fr. ($ 475,445,705)

En 1891, la Colombie britannique avait 770 établissements, dont la production était évaluée à 59,999,640 francs (11,999,928 dollars); Manitoba, 1,031 établissements, avec une production évaluée à 50,575,910 francs (10,155,182 dollars), et les Territoires, 575 établissements, avec une production de 9,136,550 francs (1,827,310 dollars).

La Colombie britannique avait 59 établissements ayant chacun une production de 250,000 francs (50,000 dollars) et plus, contre 15 établissements en 1881, et 18 établissements, ayant une production d'une valeur de 500,000 francs (100,000 dollars) et plus, contre 4 en 1881.

Manitoba avait 59 établissements, ayant chacun une production d'une valeur de 250,000 francs (50,000 dollars) et plus, contre 13 en 1881, et 16 établissements, ayant une production de 500,000 francs (100,000 dollars) et plus, contre 5 en 1881.

Les Territoires avaient 7 établissements ayant une production d'une valeur de 250,000 francs (50,000 dollars) et plus, alors qu'il n'y en avait aucun en 1881; parmi ces établissements, il y en avait 3 dont la production dépassait 500,000 francs (100,000 dollars).

Sur le total des établissements du Canada, 1,675 avaient une production de 250,000 francs (50,000 dollars) et plus : 899 de 250,000 à 500,000 francs (50,000 dollars à 100,000) ; 776 de 500,000 francs (100,000 dollars), et 2 de 5 millions de francs (1 million de dollars) et au-dessus.

En 1891, il y avait 25,552 agents de chemins de fer, dont 4,204 mécaniciens et chauffeurs. Il y avait 15,417 mineurs, dont 5,660 dans la Nouvelle-Écosse et 4,591 dans la Colombie britannique ; 12,519 bûcherons et conducteurs de radeaux, dont 1,512 dans la Nouvelle-Écosse, 1,240 dans le Nouveau-Brunswick et 1,119 dans la Colombie britannique ; et 27,079 pêcheurs, dont 14,478 dans la Nouvelle-Écosse, 2,926 dans le Nouveau-Brunswick et 5,798 dans la Colombie britannique.

On peut avoir, pour une date beaucoup plus récente que celle du dernier recensement, la statistique du développement du pays dans les autres branches d'activité, et les chiffres suivants qui se rapportent à l'exercice clos le 30 juin 1894, donneront des renseignements instructifs presque applicables actuellement.

Statistique du commerce de 1894.

Pour l'exercice clos le 30 juin 1894, le commerce total d'importation et d'exportation du Canada s'élevait (1) à 1,204,999,445 francs (240,999,889 dollars), en comparaison d'un total de 655,137,660 francs (131,027,532 dollars) en 1868. Les centres de communication par chemin de fer y ont eu la part suivante en chiffres ronds : Halifax, 67,500,000 francs (13,500,000 dollars) ; Saint-John, 35,000,000 de francs (7,000,000 de dollars) ; Québec, 43,500,000 francs (8,700,000 dollars) ; Montréal, 482,000,000 de francs (96,400,000 dollars) ; Toronto, 110,000,000 de francs (22,000,000 de dollars ; Winnipeg (seul port d'entrée du Manitoba), 21,000,000 de francs (4,200,000 dollars) ; Vancouver, 10,500,000 francs (2,100,000 dollars) ; Victoria, 29,500,000 francs (5,900,000 dollars). Le total pour toute la Colombie britannique était, en 1894, de 67,060,905 francs (13,412,181 dollars), en comparaison d'un total de 18,262,295 francs (3,652,459 dollars) en 1872, et de 34,534,575 francs (6,906,915 dollars) en 1886. En 1872, le total pour Winnipeg n'était que de 5,138,940 francs (1,027,788 dollars).

Le commerce interprovincial du Dominion, c'est-à-dire l'échange des produits d'une province à l'autre, est aujourd'hui évalué à 500 millions de francs (100 millions de dollars) ; en 1868, il n'était que de 20 millions de francs (4 millions de dollars). Cette augmentation doit être entièrement attribuée au développement des chemins de fer.

En 1893-94, le Canada exportait 1,011,956 tonnes (996,000 tonnes) de charbon, soit 244,856 tonnes (241,000 tonnes) pour la Nouvelle-Écosse, 727,456 tonnes (716,000 tonnes) pour la Colombie britannique et 34,544 tonnes (34,000 tonnes) pour les Territoires. Le pays n'exporte pas en grandes quantités les minerais de fer ou de cuivre, mais aux nouvelles mines de nickel de Sudbury, sur la ligne du Canadian Pacific Railway, où le minerai a été découvert en faisant une tranchée pour la ligne, on a produit pour l'exportation, en 1893-94, 4,272 tonnes (4,205 tonnes), d'une valeur de 3,043,995 francs (608,799 dollars).

(1) La valeur seule ne permet pas de se faire une idée exacte de cet accroissement, les prix, depuis 1868, ayant baissé d'au moins 33 1/3 p. c. En prenant les bases de 1868 et en les appliquant à la statistique du commerce de 1894, on arrive à un chiffre de 1,525 millions de francs (305 millions de dollars). C'est d'après ce chiffre qu'on peut apprécier l'augmentation du commerce comme quantités.

Statistique de la population urbaine et du développement dans l'Ouest.

Voici, pour 1893, l'évaluation de la population des principales villes, bourgs et villages situés le long de la ligne du Canadian Pacific Railway et de ses embranchements, dans le Manitoba, les Territoires et la Colombie britannique. Il y en a neuf ayant une population de 500 à 1,000 habitants; quinze de 2,000 à 3,000 habitants; la population étant actuellement évaluée pour Winnipeg à 30,000 habitants, pour New-Westminster à 9,000 et pour Vancouver à 20,000.

Voici le chiffre de la fortune imposable dans quelques-unes de ces cités pour l'année 1893: Calgary, 7 millions de francs (1,400,000 dollars); Vancouver, 93,275,000 francs (18,655,000 dollars; New-Westminster, 37,520,660 francs (7,504,132 dollars; Winnipeg, 108,463,500 francs (21,692,700 dollars (le chiffre pour 1882 n'était que de 40 millions de francs (8 millions de dollars; Brandon, 15,594,190 francs (3,118,838 dollars. North Bay, Sudbury, Fort William, Rat Portage, Kewatin, Deloraine, Medicine Hat, Regina, Dunmore, Moose Jaw, Leshbridge, Edmonton, Prince Albert et un grand nombre d'autres villes ont des taxes s'élevant de 625,000 à 2,500,000 francs (125,000 à 500,000 dollars, et Kamloops, Yale, Port Moody, Nelson et une douzaine d'autres villes de la Colombie britannique augmentent le chiffre total de plusieurs millions.

Des trente-huit banques reconnues du Canada, formant avec leurs succursales un total de 316 établissements, dix ont des succursales à Winnipeg, trois à Brandon, Calgary, Edmonton, Vancouver, New-Westminster et deux dans quinze à vingt autres villes, sans compter les banques privées. On a trouvé nécessaire, en 1893, d'établir à Winnipeg un Clearing house, le cinquième du Canada, dont les transactions pour le premier semestre se sont élevées à 24,871,135 francs (4,974,267 dollars). Il convient de remarquer ici que les opérations des cinq Clearing houses de Montréal, Toronto, Halifax, Hamilton et Winnipeg se sont élevées, en 1893, à 4,905,687,815 francs (981,137,563 dollars).

La superficie totale, dont les levés ont été faits par le gouvernement du Dominion pour la colonisation dans le Manitoba, les Territoires et la Colombie britannique jusqu'en juin 1894, représente un total de 31,498,922 hectares (77,839,693 acres) qui, répartis en exploitations de 64.746 hectares (160 acres) chacune, donnerait 486,494 fermes disponibles. Il y a donc amplement place pour une population supplémentaire considérable.

Le long de la ligne principale du Canadian Pacific d'Ottawa à Vancouver, il y a 206 stations, les centres de population qu'elles desservent ayant, à très peu d'exceptions près, pris naissance à la suite de la construction du chemin de fer, et tous sans exception lui devant leur développement. En différents points de cet immense trajet, ces stations sont devenues des centres d'industries minières, forestières, manufacturières et agricoles importantes.

On aurait tort de croire que la plupart de ces stations sont autre chose que de simples points d'arrêt desservant des établissements agricoles ou miniers établis dans le voisinage; cependant, toutes les villes importantes offrent amplement le confort et les commodités modernes. L'éclairage et les moyens de locomotion par l'électricité, de bonnes rues, de grands édifices publics, des distributions d'eau, de beaux hôtels, des magasins superbes et bien approvisionnés, des habitations particulières commodes, des églises, des écoles, des théâtres, placent ces villes de la prairie et de la côte à un degré d'avancement inconnu dans des villes du vieux monde plusieurs fois plus peuplées qu'elles.

D'après plusieurs centaines de relevés relatifs à des localités situées à l'ouest d'Ottawa, on peut constater que, laissant de côté les villes déjà existantes avant la création du Canadian Pacific Railway et non compris la valeur des terres cultivées, la valeur de la propriété dans les nouvelles villes situées le long de la ligne atteint un total de plus de 500 millions de francs (100 millions de dollars). La propriété, qui était inutile et sans valeur en 1880 et qui a acquis de la valeur par suite de la construction du Canadian Pacific Railway, a maintenant une valeur imposable quatre fois supérieure à la dépense faite par le pays pour l'exécution de ce travail.

Mais il n'est peut-être pas de constatation plus suggestive et plus concluante à l'appui des résultats bienfaisants de la ligne de conduite suivie dans ce pays en matière de chemin de fer, que ce simple fait qu'aujourd'hui il est possible à tous de parcourir en chemin de fer toute la distance, 5,892 kilomètres (3,661 milles), qui sépare Halifax, sur l'Atlantique, de Vancouver, sur le Pacifique, en 5 1/4 jours, en payant pour le trajet 265.50 francs (53.50 dollars), tandis que pour se rendre de Montréal à l'amont de la navigation d'été à Vancouver, il faut un peu plus de quatre jours et payer 210 francs (42 dollars). Le temps indiqué est le temps total y compris un grand nombre d'arrêts. Il est évident qu'en cas de besoin il pourrait être considérablement réduit. Comparez cela avec les deux mois qu'il a fallu à la première expédition militaire, commandée par sir Garnet Wolseley en 1870, pour parcourir, alors que les circonstances nécessitaient la plus grande hâte, les 727 kilomètres (452 milles) qui séparent l'amont du lac Supérieur et l'emplacement actuel de Winnipeg.

A notre époque où, en dehors des voyages proprement dits, une si grande partie des affaires se font par la poste, on peut voir combien, grâce à la rapidité qu'il donne, le chemin de fer a fait profiter l'ensemble du pays de ses bienfaits; il ne faut pas non plus perdre de vue que, grâce au télégraphe, cette annexe naturelle et nécessaire du chemin de fer, les communications entre les deux océans sont pour ainsi dire instantanées. Les faits suivants, relatifs au développement des relations postales, en disent long à ce sujet.

En 1868, l'année qui a suivi la Confédération, il y avait 3,638 bureaux et le nombre des lettres était de 18,100,000. En 1872, il y avait dans le Canada 4,135 bureaux et 30,600,000 lettres ou cartes et 24,400,000 journaux passaient par la poste. A cette dernière époque, le Manitoba et les Territoires avaient vingt-sept bureaux avec 80,000 lettres et cartes, et la Colombie britannique trente-huit bureaux avec 160,000 lettres ou cartes et 150,000 journaux. En 1894, il y avait dans le Canada 8,664 bureaux, échangeant 130,840,000 lettres, cartes et journaux. Le Manitoba et les Territoires avaient 692 bureaux avec 8,845,000 lettres et cartes et 1,500,000 journaux; la Colombie britannique avait 229 bureaux, le nombre des lettres et cartes étant de 3,880,000 et celui des journaux de plus de 500,000.

Il est encore un autre point dont il faut tenir compte lorsqu'on considère la construction de ce grand chemin de fer comme le premier pas dans une voie de progrès. C'est grâce à cette construction qu'il a été possible de créer sur l'océan Pacifique une ligne de steamers appartenant à la Compagnie, ayant son point d'attache sur le sol britannique et en relations avec le Japon, la Chine et l'Australie par une route plus courte qu'aucune des routes anciennes. De Vancouver à Yokohama, il ne faut que 11 1/2 jours; à Hong-Kong que 19 jours, et à Sydney que 23 jours, et encore ces délais réglementaires pourraient-ils, en cas de nécessité, être considérablement réduits.

Il ne reste plus qu'à ajouter, au point de vue de la situation exposée dans le présent mémoire, que le gouvernement du Dominion seul, depuis la Confédération de 1867, a dépensé, pour construire ses propres lignes et subsidier les entreprises privées de chemins

de fer, une somme totale de 623,070,700 francs (124,614,140 dollars), et qu'à arriver à cette conclusion que cet emploi des deniers publics a été judicieux et heureux, comme le démontre l'expérience. Au Canada comme dans d'autres parties du monde, notamment aux États-Unis, la politique consistant à encourager la colonisation et à créer des relations commerciales, en fournissant d'abord des facilités de communication, est incontestablement la politique vraiment conforme aux intérêts de la nation.

river à cette
comme le
mment aux
es relations
contestable-

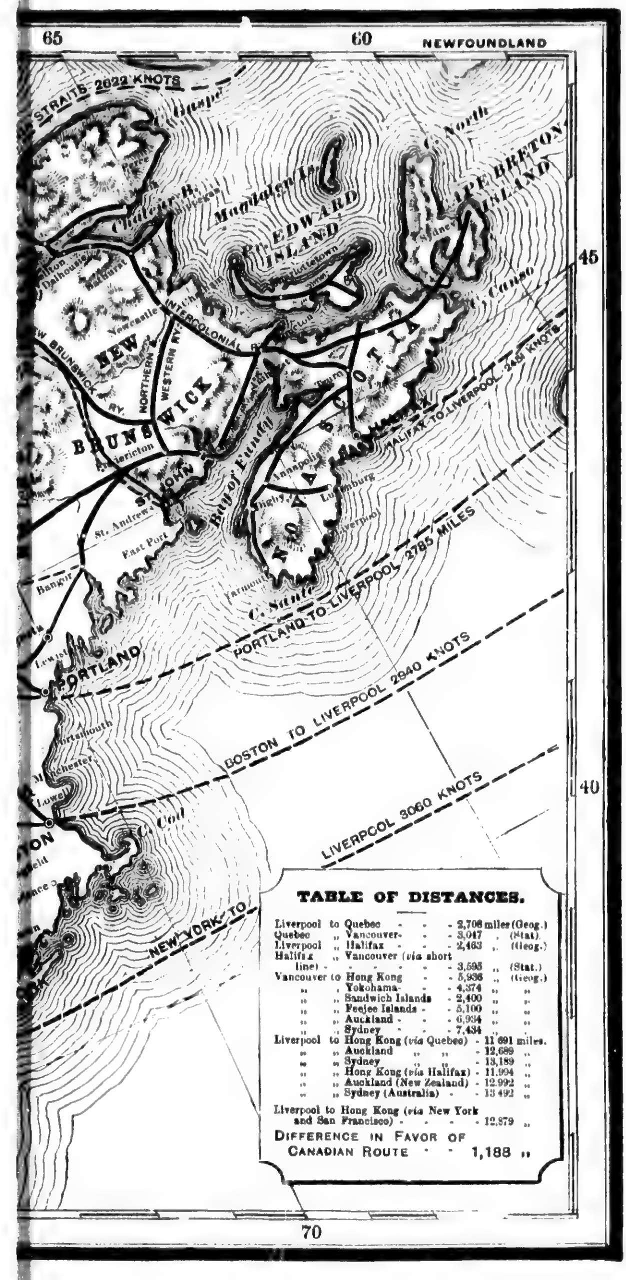
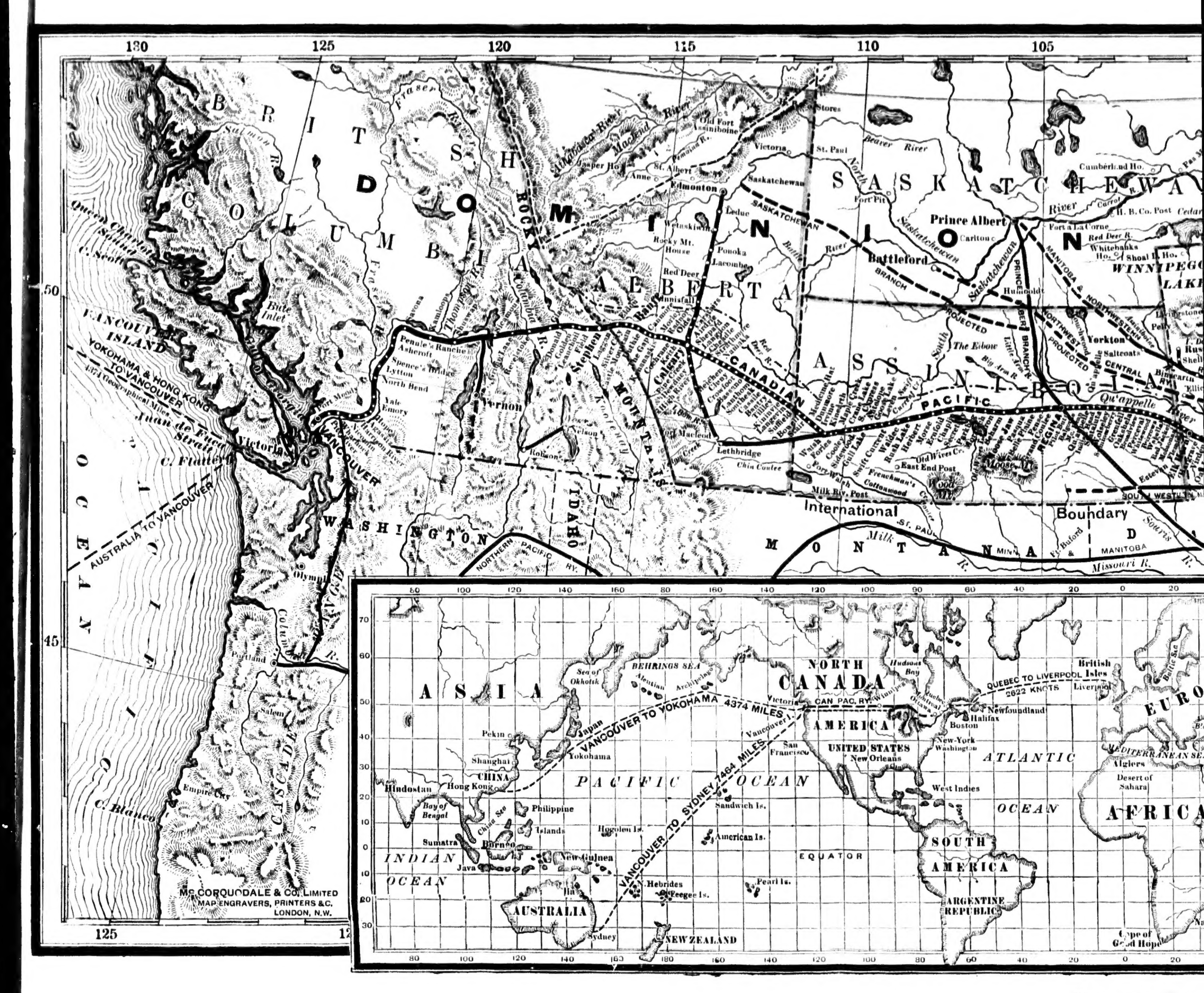


TABLE OF DISTANCES.

Liverpool	to	Quebec	2,706	miles (Geog.)
Quebec	,,	Vancouver	3,047	,, (Stat.)
Liverpool	,,	Halifax	2,463	,, (Geog.)
Halifax	,,	Vancouver (*via* short line)	3,595	,, (Stat.)
Vancouver	to	Hong Kong	5,936	,, (Geog.)
,,	,,	Yokohama	4,374	,, ,,
,,	,,	Sandwich Islands	2,400	,, ,,
,,	,,	Feejee Islands	5,100	,, ,,
,,	,,	Auckland	6,934	,, ,,
,,	,,	Sydney	7,434	,, ,,
Liverpool	to	Hong Kong (*via* Quebec)	11 691	miles.
,,	,,	Auckland ,, ,,	12,689	,,
,,	,,	Sydney ,, ,,	13,189	,,
,,	,,	Hong Kong (*via* Halifax)	11,994	,,
,,	,,	Auckland (New Zealand)	12.992	,,
,,	,,	Sydney (Australia)	13 492	,,
Liverpool	to	Hong Kong (*via* New York and San Francisco)	12,879	,,
DIFFERENCE IN FAVOR OF CANADIAN ROUTE			1,188	,,

CONGRÈ

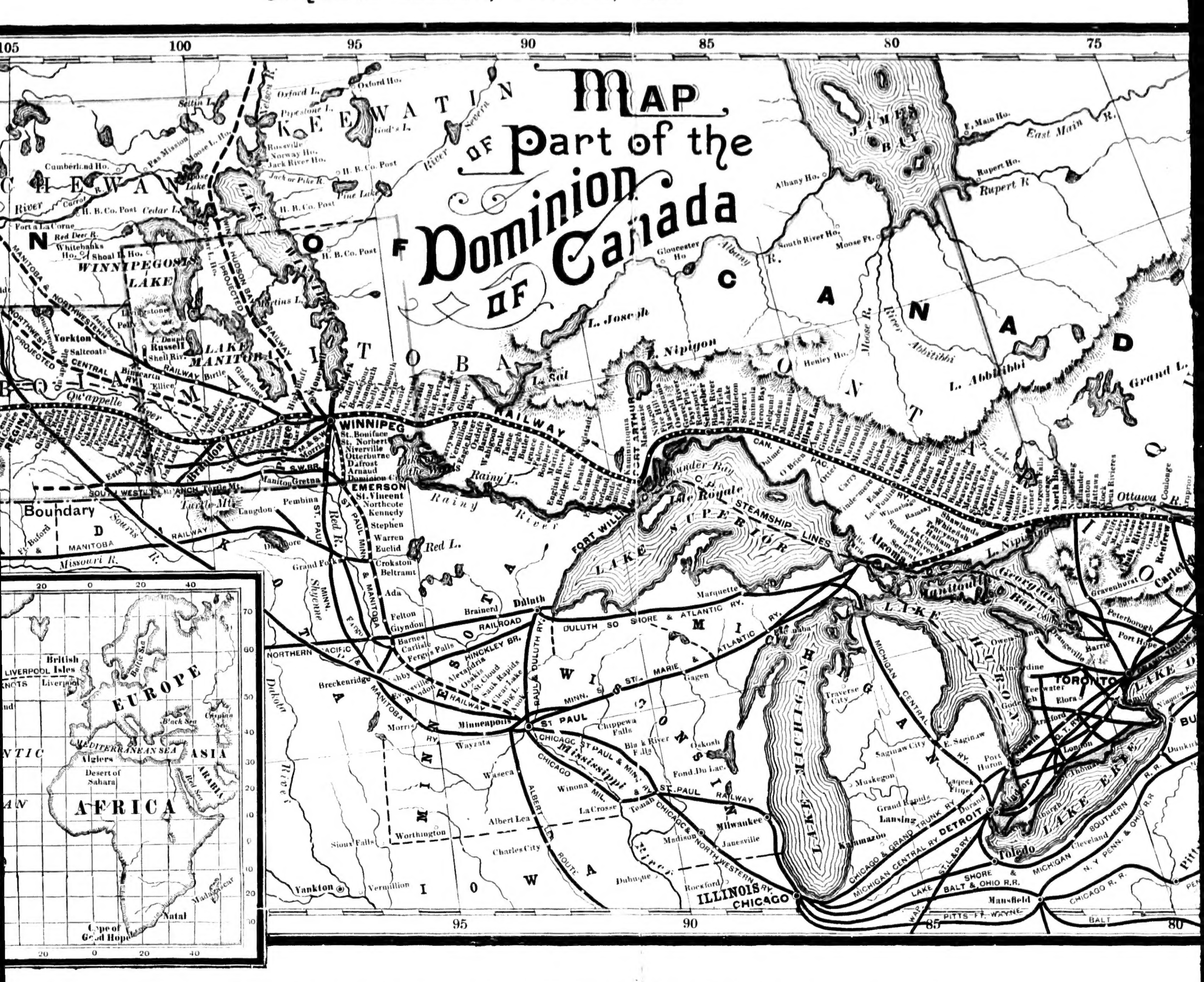


CARTE DES CHEM

MAP OF THE RAI

CONGRÈS INTERNATIONAL DES CHEMINS DE FER.

CINQUIÈME SESSION, LONDRES, 1895.

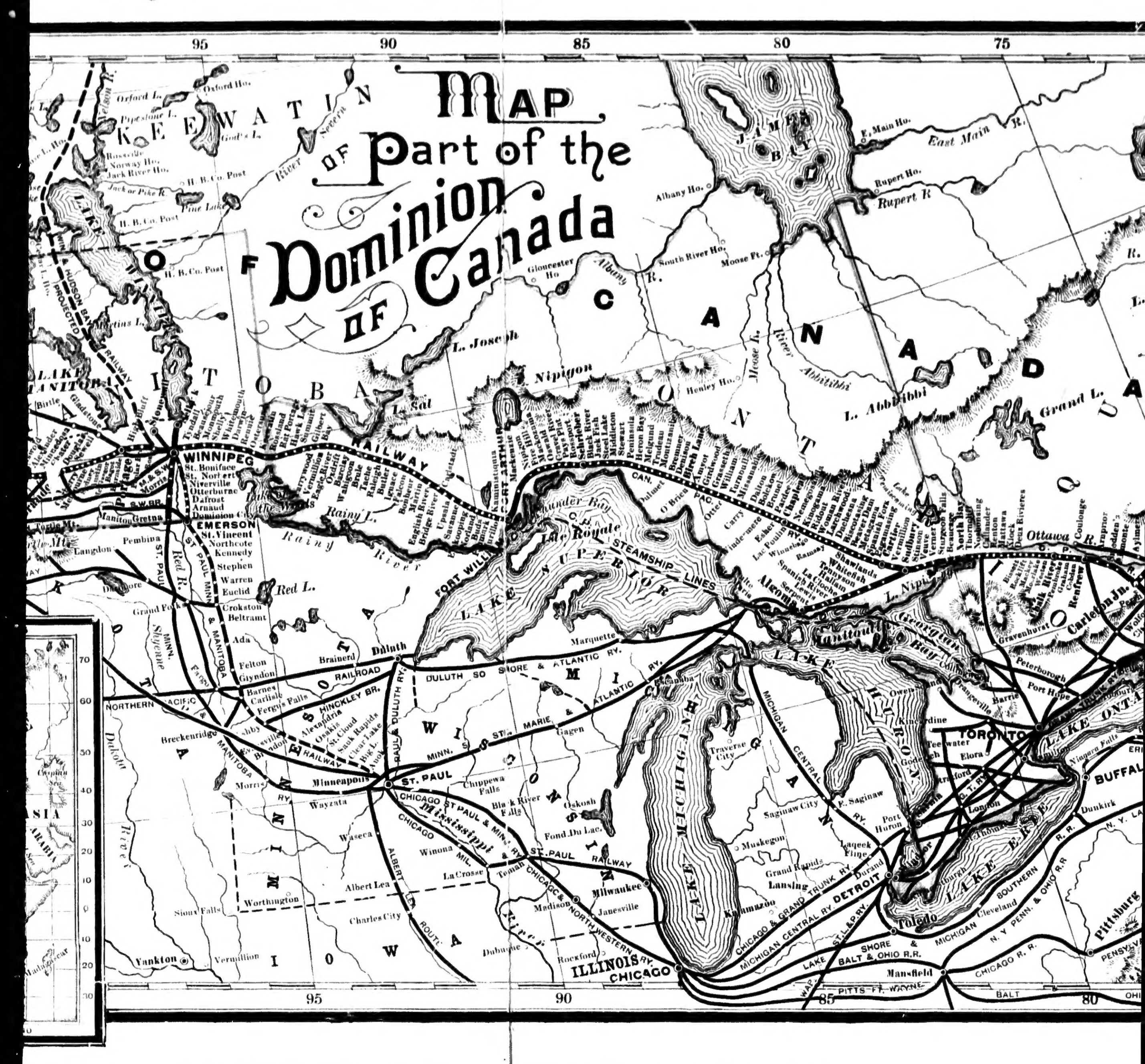


Carte des Chemins de Fer du Canada, pour servir d'eclaircissement a la Note de l'Hon. Sir Charles Tupper.

Map of the Railway System of Canada to accompany Paper by Sir Charles Tupper.

INTERNATIONAL DES CHEMINS DE FER.

CINQUIÈME SESSION, LONDRES, 1895.



s de Fer du Canada, pour servir d'eclaircissement a la Note de l'Hon. Sir Charles Tupper.

ay System of Canada to accompany Paper by Sir Charles Tupper.

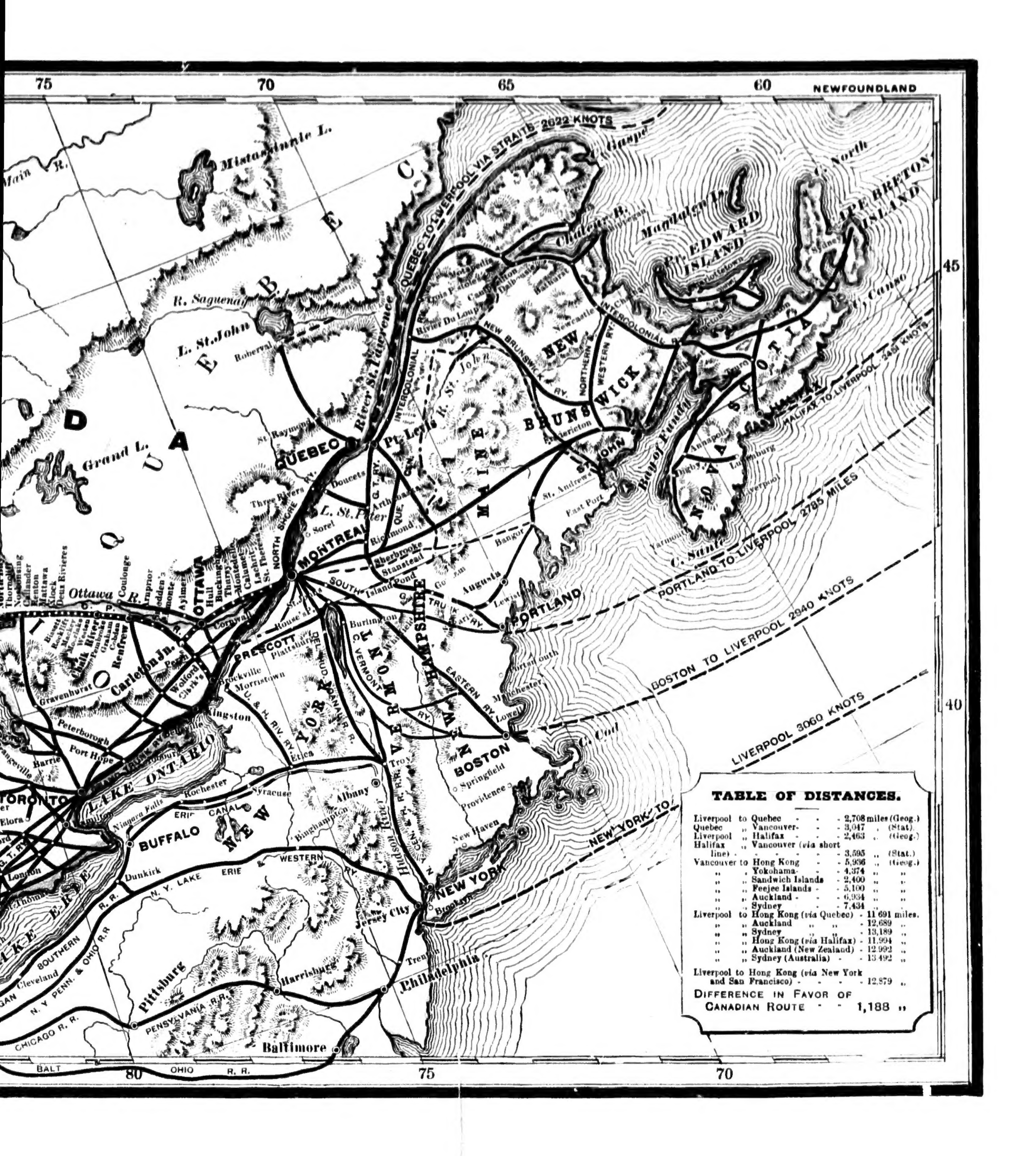


TABLE OF DISTANCES.

Liverpool	to	Quebec	2,708	miles	(Geog.)
Quebec	,,	Vancouver	3,047	,,	(Stat).
Liverpool	,,	Halifax	2,463	,,	(Geog.)
Halifax	,,	Vancouver (*via* short line)	3,595	,,	(Stat.)
Vancouver	to	Hong Kong	5,936	,,	(Geog.)
,,	,,	Yokohama	4,374	,,	,,
,,	,,	Sandwich Islands	2,400	,,	,,
,,	,,	Feejee Islands	5,100	,,	,,
,,	,,	Auckland	6,934	,,	,,
,,	,,	Sydney	7,434	,,	,,
Liverpool	to	Hong Kong (*via* Quebec)	11 691	miles.	
,,	,,	Auckland ,, ,,	12,689	,,	
,,	,,	Sydney ,, ,,	13,189	,,	
,,	,,	Hong Kong (*via* Halifax)	11,994	,,	
,,	,,	Auckland (New Zealand)	12.992	,,	
,,	,,	Sydney (Australia)	13.492	,,	
Liverpool	to	Hong Kong (*via* New York and San Francisco)	12,879	,,	

DIFFERENCE IN FAVOR OF CANADIAN ROUTE - - 1,188 ,,